N°. 3722.

DE TIJD.

1859.

NOORD-HOLLANDSCHE COURANT.

Dieu et mon Droit.

Dit blad verschijnt te AMSTERDAM, Dagelijks, behalve des Zondags. Het abonnement voor 3 maanden is *f* 5.00; voor de buitensteden franko p. p. *f* 6.00.
Brieven, Gelden, enz. FRANKO te adresseeren aan »het Bureau van DE TIJD."

WOENSDAG 3 AUGUSTUS.

Advertentiën van *Zes* regels en daar beneden worden tegen *f* 1.00 geplaatst; meer dan *Zes* regels tegen 15 cents de regel. — Voor alle advertentiën wordt bovendien 35 cents zegelregt betaald. Voor groote letters betaalt men naar plaatsruimte meer.

AMSTERDAM, 2 Augustus.

Wij ontvangen het voorloopig verslag der Tweede Kamer over het wets-ontwerp ter bekrachtiging van de koncessie der *Zuider-spoorwegen*. In den aanhef van het stuk wordt bij § 1 gesproken over de ontijdigheid van de voordragt, vooral ontleend aan de ongunstige omstandigheden, waarin men toen, op het oogenblik dat het ontwerp onderzocht werd, verkeerde. Met der daad, de toenmaals uitgebroken oorlog was weinig geschikt om den aanbouw van nieuwe spoorwegen aan te bevelen. Maar wij zien niet, dat de gelegenheid openbleef om, in plaats der spoorlijnen, groote waterwerken te ondernemen, zoo als sommige leden dat in § 2 betoogd hebben. Maar stappen wij daarover heen tot aan § 3, waar de Kamer in het onderwerp treedt, met de rigting der lijn te bespreken. Ziehier wat daar gezegd wordt.

»Na voorafgaande opmerkingen, trad men in een onderzoek van de rigting, die volgens de verleende concessie aan den Zuiderspoorweg zou worden gegeven, waarbij het dan aanvankelijk meer in 't algemeen de vraag gold, of te regt Rotterdam als uitgangspunt was gekozen, dan wel of het beter ware geweest van Utrecht of Maarsbergen uit te gaan en de lijn van daar regtstreeks naar het zuiden te doen loopen. Bij de overweging van dit punt toonde zich de meerderheid der 51 in de afdeelingen tegenwoordig zijnde leden niet ongunstig voor de rigting, die de Regering thans voorstelt, gestemd; ten deele omdat zij die rigting onvoorwaardelijk de beste keurde, ten deele ook op grond dat het meer dan tijd werd, in deze gewigtige aangelegenheid tot een besluit te komen, opdat eindelijk de hand aan 't werk zou worden geslagen.

»De natuur zelve, zeiden de voorstanders der thans verleende concessie, wijst de rigting aan waarin de hoofdtak der zuiderspoorweglijn loopen moet. Let men op de landen, waarmede die spoorweg ons in naauwer verband brengen moet, dan is voor dat verband de ligging der beide Maassteden de meest gunstige. De ontworpen lijn zou niets anders dan dat natuurlijk voordeel bevestigen. Komt zij tot stand, Rotterdam en Dordrecht zullen langs den kortsten weg met den linker Rijn-oever verbonden zijn; eene verbinding daarom vooral noodzakelijk, omdat zonder haar bezit de Nederlandsche handel op den duur de mededinging met Antwerpen in den transito-handel met Duitschland en Zwitserland niet zal kunnen volhouden. Aan den anderen kant wordt door de ontworpen lijn voltooijing geschonken aan den spoorweg van den Moerdijk naar Antwerpen. Die spoorweg zal dan eerst volkomen zijn, onze gemeenschap met België's eerste handelsstad eerst dan aan de behoeften van den tegenwoordigen tijd beantwoorden, wanneer zoowel de Maas bij Rotterdam als de Moerdijk overbrugd zullen wezen. De Moerdijk — liever het Hollandsche Diep — scheidt tot nu toe ons vaderland in twee ongelijke deelen. Houdt die afscheiding op, eene geheel andere gemeenschap zal tusschen het noorden en zuiden des Rijks ontstaan dan sedert eeuwen het geval is geweest. Al verder zal de ontworpen lijn de strekking hebben, van door den tijd de belangrijke, doch maar al te zeer geïsoleerde provincie Zeeland, op de kortste wijze met Holland in onmiddellijk verband te brengen. Bij al die voordeelen komt nog, dat door het volgen van het voorgestelde plan de bezwaren, aan de rivierovergangen verknocht, zooveel mogelijk vermeden worden. De Waterstaat heeft in der tijd het leggen eener vaste brug over de Lek beneden Amerongen en over de Merwede bij Gorinchem gevaarlijk voor de veiligheid onzer dijken gekeurd. Zulke gevaren zijn bij het leggen van bruggen bij Rotterdam, bij Dordrecht en aan den Moerdijk niet te vreezen. Bij deze rivierovergangen kan alleen het bezwaar der kostbaarheid wegen, en, nu de schatkist in staat is daarvoor aanmerkelijken onderstand te verleenen, behoeft dit bezwaar, als zooveel groote belangen bevorderd kunnen worden, niet af te schrikken.

»In 't oog van vele andere leden verdiende eene van Rotterdam uitgaande lijn volstrekt niet de voorkeur. Volgens de Memorie van Toelichting is de Zuiderspoorweg bestemd om het noorden en zuiden des Rijks te verbinden, de gemeenschap van de groote Nederlandsche handelssteden met de meer oostwaarts liggende provinciën van ons Rijk en met België en Frankrijk in onderscheidene rigting te bevorderen, en een voldoend middel van gemeenschap met den linker-Rhijnoever in 't leven te roepen. Dat doel beaamde men ten volle, maar het werd door de voorgestelde lijn, die naar het westen van ons Rijk als teruggedrongen is, in geenen deele bereikt. Wilde men werkelijk een Zuiderspoorweg tot stand brengen die aan alle behoeften voldoet, men behoorde op het vroeger ook dezerzijds met nadruk aangedrongen denkbeeld terug te komen, om Utrecht als centraal verbindingspunt der Nederlandsche spoorwegen te kiezen, en van daar regtstreeks op 's Hertogenbosch te gaan. Van Utrecht uit loopt de kortste weg over den IJssel naar Rheine; is de meest voordeelige verbinding met de spoorwegen van noordelijk Duitschland te verkrijgen. De lijn van Utrecht naar 's Hertogenbosch is de ware hoofdlijn in ons Vaderland, de stamlijn, van welker uiteinde zich zuidelijk takken kunnen verspreiden, om westelijk naar Antwerpen, oostelijk naar Maastricht of naar een ander punt aan de Boven-Maas te gaan, opdat langs den kortsten afstand Gladbach worde bereikt, waar Pruissische spoorwegen zich vereenigen en het digst onze grenzen naderen. Door den aanleg van zulk een spoorweg wordt naar alle kanten de meest volkomen verbinding tusschen de onderscheidene deelen van ons Rijk, onderling en met het buitenland tot stand gebragt. Ook Zeeland kan zich op eene gemakkelijke wijze daaraan sluiten en van zijne zijde met den linker-Rhijnoever verbonden worden. In 't belang van 's lands defensie verdient de lijn van Utrecht op 's Hertogenbosch zonder eenigen twijfel de voorkeur.

»Nu zegt men wel, dat door de rigting der van regeringswege voorgestelde spoorweglijn de bezwaren worden vermeden, aan rivierovergangen op meer oostelijk gelegen punten verknocht. Maar zijn die bezwaren werkelijk zoo groot? Zij steunen voornamelijk op een verslag van ambtenaren van den waterstaat van 1853, waarin met een enkel woord het leggen van eene brug over de Lek te Vianen en over de Merwede bij Gorinchem gevaarlijk wordt gekeurd. Intusschen heeft dat voorgespiegelde gevaar niet belet, dat de Regering, toen zij in 1857, zonder twijfel in overleg met hoofdambtenaren van den waterstaat, het ontwerp van een spoorwegnet der Kamer aanbood, in dat het eene lijn begreep, die juist over Vianen en Gorinchem loopen zou! De schrijver, die zich onder den naam van: *een oud-soldaat* verbergt, maar niet zoodanig, dat men hem, ook waar het onze rivieren geldt, niet als een bevoegd deskundige waardeert, trekt in zijn jongste werkje: *Beschouwingen over land- en waterwegen*, de zuiderlijn van Utrecht over Kuilenburg en Bommel. Zou, indien eens de overgang bij Gorinchem moest worden vermeden, zulk eene verlegging der lijn eenigzins meer oostwaarts niet in aanmerking kunnen komen? Het geldt daarbij eene lijn, waarvan ieder erkent, dat zij uit het oogpunt van 's lands defensie zich ten zeerste aanbeveelt. In plaats van 's lands verdediging te benadeelen, zou zij die bevorderen en wordt zij door onze defensiemiddelen zelve gedekt. Verscheidene leden meenden dan ook ernstig bij de Regering te moeten aandringen om het gevaar voor de veiligheid onzer dijken, aan den overgang der rivieren in het hart des lands verknocht, nog eens tot een punt van ernstig onderzoek en overleg te maken. Welligt zou daarbij blijken, dat men zich door een schrikbeeld laat terughouden. Tegenover mogelijke, maar geenszins bewezen nadeelen staan dan toch groote, onmiskenbare voordeelen, ook van geldelijken aard. De bruggen, die volgens de aangeboden concessie op 's Rijks kosten moeten worden gebouwd, zijn uitermate kostbaar. Die bij den Moerdijk alleen zou een rijks-onderstand van acht millioen vereischen. Het zou een misbruik van de tegenwoordige geldruimte in 's Rijks kas zijn, meer aan dergelijke kunstwerken te besteden dan volstrekt noodig is. Indien al de thans bestaande plannen uitvoering erlangden, zouden de uitgaven uit 's Rijks kas voor dergelijke kunstwerken tot 30 millioen kunnen klimmen.

»Nu verliest men niet uit het oog, dat de Regering, waar zij zich tegen het leggen van den Zuiderspoorweg door het hart des lands verklaart, een bijzonder standpunt kiest en de voordeelen ontwikkelt, aan het bezit van twee rivierovergangen boven één verbonden. Maar zij schenkt bij haar voorstel dan toch niet meer dan één enkelen zoodanigen overgang. De tweede, die bij Arnhem en Nijmegen, wordt naar eene ver verwijderde toekomst verschoven en van den ondernemingsgeest van bijzondere personen afhankelijk gemaakt. Het kan te regt worden betwijfeld, of de lijn 's Hertogenbosch-Nijmegen-Arnhem wel immer tot stand zal komen. Zij schijnt meer in 't belang van Pruissen dan van ons land te zijn. Indien het werkelijk in de bedoeling der Regering lag, Arnhem met Maastricht te verbinden, zou men kunnen vragen, waarom dan, volgens haar plan, bij Venlo over de Maas wordt gegaan? Die overtogt zou in dat geval veeleer te Roermond moeten plaats hebben. De Memorie van Toelichting is juist op dit punt van den rivierovergang bij Nijmegen en Arnhem duister en met zich zelve in strijd. Op bladz. 3 dier memorie wordt gezegd, dat de Regering nog geene bepaalde voorstellen omtrent den riviervertogt doet, omdat zulke voorstellen voorbarig zouden zijn; en op dezelfde bladzijde wordt herinnerd, dat voor de lijn van 's Hertogenbosch naar Grave en Nijmegen aan de tegenwoordige koncessionarissen de voorkeur is verleend. Men kan het eene met het andere niet wel overeenbrengen. Hoe het zij, wanneer slechts één rivierovergang tot stand wordt gebragt, moet, meende men, niet de minst voldoende en meest kostbare worden gekozen.

»Door de gekozen rigting zouden ontwijfelbaar de belangen van Amsterdam op eene in 't oogvallende wijze gekrenkt, en die stad, zelfs indien de spoorversmalling op den Hollandschen spoorweg en de verbinding met den Rhijnspoorweg te Rotterdam tot stand kwamen, van eene doeltreffende gemeenschap met het zuiden uitgesloten worden. Amsterdam blijft dan toch de hoofdstad des Rijks, die, al ware het alleen om de daar vereenigde kapitalen, waar van handelsbetrekkingen sprake is, in de eerste plaats in aanmerking komt. Amsterdam heeft, wel verre van zich vijandig jegens den aanleg van spoorwegen hier te lande te toonen, het eerst in dit opzigt het voorbeeld gegeven. Zoowel den Hollandschen als den Rhijnspoorweg heeft men aan Amsterdam te danken! Te Rotterdam heeft vroeger in dit opzigt geenszins zoo veel ijver geheerscht, en er bestaat, als men de stemmen, van daar in de laatste jaren uitgegaan, hoort eenige twijfel, of de thans ontworpen spoorweg wel in allen deele met de wezenlijke belangen dier bloeijende handelstad strookt. Men herinnert zich vertoogen van de kamer van koophandel en van den gemeenteraad aldaar, waarin het leggen van eene vaste brug over de Maas bij die stad, om de hooggaande belemmering, daardoor aan de zeer drukke binnenlandsche scheepvaart toe te brengen, eene soort van zelfmoord werd genoemd. Tegen het bouwen dier brug heeft men ook in Zeeland groote bezwaren doen gelden. Sommige leden konden het vermoeden niet van zich weren, dat zoo men thans te Rotterdam over dit punt zwijgt, dit ook daaraan toe te schrijven zij, dat men zich een gewigtig nadeel getroost, om boven eene mededingende handelstad het voordeel eener kortere verbinding met Antwerpen, en den linker-Rhijnoever vooruit te hebben. Eigenlijk wint Rotterdam door de voorgestelde spoorwegrigting oneindig minder dan Amsterdam verliest. Wanneer de lijn van Maarsbergen uitging, zou de afstand van Rotterdam over dat punt naar 's Hertogenbosch 118 Ned. mijlen bedragen. Thans, bij het leggen van den weg over den Moerdijk en Breda, krimpt die afstand tot 97 mijlen in. Het verschil is dus 21 mijlen. Daarentegen zou, wanneer men van Amsterdam over Maarsbergen regtstreeks naar 's Hertogenbosch komen kon, de afstand van de eerstgenoemde naar de laatstgenoemde stad 101 mijlen bedragen. Van Amsterdam, over Rotterdam en Breda, naar 's Bosch is de afstand 184 mijlen, en zou dus een omweg van 83 mijlen moeten worden gemaakt. (Vergelijk J. G. Fijnje,

Bijdrage tot de kennis der voorgestelde of ontworpene Nederlandsche spoorwegen, bladz. 230 en 231.) Men gaat niet te ver met te veronderstellen, dat het dwingen tot dien omweg meer in de schaal heeft gewogen dan het op zich zelf toch niet zoo groote nadeel van slechts 21 mijlen meer te moeten doorloopen.

„Met te meer gerustheid durft men hier de belangen van Amsterdam aan die van Rotterdam overstellen, omdat, al kwam thans in de eerste plaats de lijn van Utrecht of Maasbergen naar 's Bosch tot stand, de vrees niet behoeft te worden gekoesterd, dat Rotterdam en Dordrecht voortdurend van eene versnelde regtstreeksche gemeenschap met 's Hertogenbosch verstoken zullen blijven. De *oud-soldaat*, die in zijne spoorwegplannen het overbruggen van den Maas bij Rotterdam en van het Hollandsche Diep niet opneemt, wil reeds dadelijk een spoorweg van den zuidelijken Maasoever tegenover Rotterdam langs Dordrecht naar Willemsdorp tegenover den Moerdijk aangelegd hebben en stelt tevens voor, later eene lijn van Dordrecht over het Bergsche veld en de Nieuwe Merwede, langs Werkendam en Heusden, naar 's Bosch te doen loopen. Waarom zouden zulke plannen, als eenmaal de volstrekt vereischte hoofdlijn tot stand is gebragt, of gelijktijdig met dien aanleg, niet uitvoerbaar zijn? In afwachting daarvan worden Rotterdam en Dordrecht niet slechts door het bezit hunner uitstekende waterwegen, maar ook door den Antwerpschen spoorweg gebaat. Wat betreft Amsterdam, dat slechts eenigermate daarmede te vergelijken is?

„De voorafgaande beschouwingen ten voordeele der rigting Utrecht-'sHertogenbosch bleven niet onbeantwoord. Van de zijde der voorstanders van de keus van Rotterdam als uitgangspunt werd herinnerd, dat het hoofdkarakter der tegenwoordige concessie het verkrijgen der kortst mogelijke handelsgemeenschap met zuidelijk Duitschland was of althans behoorde te zijn. Dat karakter ging door het kiezen van Utrecht of Maarsbergen als uitgangspunt grootendeels verloren. Een meerdere afstand van 21 mijlen moest, waar het vervoer van goederen betreft, niet van gering belang worden geacht, vooral niet wanneer het, gelijk hier, den strijd geldt met eene vreemde handelsstad, die eene reeks van natuurlijke voordeelen bezit. Het laat zich met cijfers aanwijzen, dat onze transito-handel met Duitschland, die thans voor 4/5 zijnen zetel te Rotterdam heeft, in verre na niet gelijken tred houdt met den transito-handel van Antwerpen. Alleen door versnelde gemeenschapsmiddelen is terug te winnen wat in dit opzigt reeds verloren is. Voor dat doel moeten de belangen van enkele steden, zelfs van de hoofdstad, achterstaan. Indien Amsterdam thans een betrekkelijk gering deel in den hier bedoelden handel heeft, is dit aan zijne minder gunstige ligging te wijten, waaraan niets te veranderen is. Te Antwerpen zelf is men zoo zeer overtuigd, dat de bloei van den transitohandel van het bezit van de meest regtstreeksche spoorweggemeenschap met den linker Rhijnoever afhangt, dat men van de zijde dier stad reeds pogingen heeft gedaan om een spoorwegtak over ons grondgebied te leggen. Wierden Rotterdam en Dordrecht thans van de regtstreeksche verbinding met het zuiden uitgesloten, vooral ook de laatste stad, welker gunstige ligging ook wel in aanmerking mag komen, zou voor goed worden geïsoleerd. De latere spoorwegverbinding over het Bergsche veld, Werkendam en Heusden naar 's Bosch zal toch niet ligt tot stand komen, al ware het alleen omdat men daarbij eene rivier als de Nieuwe Merwede heeft over te gaan, die zich nog vormen moet. Dat, gelijk sommigen het wilden doen voorkomen, eene stad als Rotterdam, waar zooveel verlichte handelskennis heerscht, tegen den aanleg van spoorwegen gestemd zou zijn, liet zich niet aannemen. Het tegendeel is genoegzaam gebleken. Ongelegenheden zijn ontwijfelbaar aan het bouwen van eene vaste brug over de Maas bij die stad verbonden. Allengs echter heeft men te Rotterdam leeren inzien hoe aan die ongelegenheden een allergewigtigst voordeel overstaat.

„Een nader opzettelijk onderzoek werd verlangd omtrent de vraag, of het overbruggen der rivieren in het hart des lands inderdaad als zoo bedenkelijk ware te beschouwen. De voorstanders der verleende koncessie verklaarden zich geenszins tegen zoodanig onderzoek; maar moesten toch doen opmerken, dat wiskunstige zekerheid te dezer zake niet te verkrijgen is. Alleen bij ijsgang kan het bestaan eener vaste brug gevaarlijk zijn, omdat zij het vormen van een ijsdam bevorderen moet, die dijkbreuken ten gevolge kan hebben. Daarom is het overbruggen onzer rivieren niet raadzaam op al zulke punten, waar eene dijkbreuk bijzonder noodlottige gevolgen hebben zou. Op de Lek beneden Amerongen en op de Merwede bij Gorinchem is dit zeer zeker het geval. Men denke aan de zeer gewigtige belangen, die zich, als watersnood dreigt, aan het behoud van den Noorder-Lekdijk hechten en aan den gevaarlijken toestand, waarin wegens zijne bijzonder lage ligging in zoodanige omstandigheden de Alblasserwaard verkeert. Het hier bedoelde gevaar bestaat niet of in zeer veel mindere mate voor de rivieren bij Rotterdam en bij Dordregt, die door meerdere breedte voor ijsverstopping waarborgen. Op het Hollandsche Diep, waar de invloed van eb en vloed zich nog gevoelen laat, en het ijs, ten gevolge der gesteldheid van het water, brosser is, behoeft men zulk een gevaar in het geheel niet te duchten. Ook te Arnhem is het gevaar niet zoo groot, omdat de rivier zich nabij die stad in twee takken verdeelt.

„Volgaarne stemde men toe, dat de Regering wel van twee rivierovergangen spreekt, maar er slechts één geeft. Dit zou echter dan alleen als eene wezenlijke leemte in haar stelsel te beschouwen zijn, wanneer de tweede overgang voor goed wierd uitgesloten. Ook de voorstanders der concessie toch erkenden, dat, zoo de rivierovergang niet in het midden des lands plaats heeft, in 't belang van eene goede verbinding naar buiten en van de verschillende deelen des lands onderling twee zoodanige overtogten moesten bestaan. Maar nu kon men niet toegeven, dat het tot stand brengen van den overgang bij Nijmegen en Arnhem niet in de bedoeling der Regering liggen zou. Zij wilde die alleen tot een later tijdstip verschuiven, omdat het inderdaad onmogelijk is, alles in eens te doen. Het denkbeeld schoon zoo verwerpelijk niet, is met de lijn, die de meest kostbare kunstwerken eischt, te beginnen. Was eenmaal het moeijelijkste werk tot stand gebragt, het minder kostbare zou van zelf volgen. Dat de verbindingslijn Nijmegen-Arnhem meer in 't belang van Pruissen dan van ons vaderland zijn zou, scheen ook daarom geen bezwaar, omdat het wel van zelf spreekt, dat al wat het vervoer van goederen uit en naar Pruissen over ons grondgebied bevordert, ook voor onze handelsbelangen nuttig werken moet.

„De sommen, voor het bouwen der bruggen te Rotterdam en te Dordrecht, maar vooral voor die aan den Moerdijk gevorderd, waren zeker uitermate hoog; maar zouden de drie bruggen op de lijn van Utrecht of Maarsbergen naar 's Hertogenbosch zoo veel minder kosten? Op bladzz. 253 en 254 van het reeds aangehaalde werkje van den heer Fijnje vindt men berekeningen die er aan doen twijfelen. Bovendien is het de vraag, of voor de brug over het Hollandsche Diep wel inderdaad 8 millioen moeten worden besteed. De kosten van dit werk werden vroeger, ook door den heer Fijnje, op 10 millioen geraamd. Thans is de raming reeds met 2 millioen verminderd. Het scheen volstrekt niet onmogelijk, dat nog meer op de kosten van dit groote werk kon worden gespaard. Men herinnerde zich eene aanvrage om koncessie uit Sliedrecht gezien te hebben, volgens welke de brug voor ƒ4,800,000 kon worden gelegd. Ook moet er vroeger te Dordrecht een plan ontworpen zijn, volgens hetwelk men een brug, ook ten behoeve van een spoorweg, voor eigene rekening, zonder eenigen onderstand van rijkswege leggen zou, mits aan de concessionarissen alle voordeelen bleven van den op den overtogt te heffen tol. De Antwerpsche Spoorwegmaatschappij zou destijds voor het gebruik van zoodanige brug een betrekkelijk zeer aanzienlijk jaarlijksch bedrag hebben aangeboden. Vooraf was het de vraag, of de kosten van de brug over het Hollandsche Diep niet aanmerkelijk konden worden verminderd door den spoorweg aan de zijde van Willemsdorp een eind weegs over een dam te laten loopen, waardoor de brug zoo veel korter wierd. Tegen vernaauwing van het vaarwater op dit punt schijnt toch geen overwegend bezwaar te bestaan. Een en ander verdiende allezins nadere toelichting. Over eene uitgaaf uit 's Rijks kas van niet minder dan acht millioen mogt — de ijverigste voorstanders der verleende concessie stemden het gaarne toe — niet ligtvaardig worden heengestapt.

„Eindelijk werd nog de opmerking gemaakt, dat het niet juist is, te beweren, dat bij het leggen van de lijn van Utrecht op 's Hertogenbosch, Zeeland even goed aan het overige gedeelte des Rijks verbonden zal zijn als bij het volgen van de rigting der verleende concessie. Om uit Vlissingen of Middelburg naar Holland te komen zou in het eerste geval de weg over 's Bosch en Utrecht moeten worden genomen, wat zeker een groote omweg is.

„Ook wanneer men het vraagstuk omtrent het uitgangspunt van den Zuiderspoorweg ter zijde liet, was aan dien weg in Noordbrabant eene rigting gegeven, die door zeer vele leden ten sterkste werd afgekeurd. Om locale belangen zooveel mogelijk zaam te koppelen en te bevredigen, liet men de lijn door die provincie regts en links slingeren, in plaats van ze zonder omwegen naar het doel te rigten. Zoo doende was een spoorweg, die eene internationale verbinding tot stand brengen moest, een locale weg geworden. Bij den aanleg van spoorweglijnen van dit belang moest allereerst de kortste verbinding met het buitenland worden gezocht, onder voorbehoud van later, als de hoofdlijn voltooid was, voor de verbinding met niet te ver afgelegen steden en hoofdplaatsen te zorgen. Begon men daarentegen met het bevredigen van locale behoeften, men wierp zich in eene zee van moeijelijkheden; het doel van zulke kostbare middelen van gemeenschap ging grootendeels verloren, en de zeer aanzienlijke geldsommen, daarvoor uit 's Rijks kas af te zonderen, werden zonder evenredig nut besteed. In dit geval kwam er nog bij, dat de krommingen, die men den weg laat maken, blijkbaar met de zienswijze der concessionarissen, althans van den eersten hunner, den heer Bredius, strijden, en hun als opgelegd of afgedwongen zijn. Een blik op de kaart is genoegzaam om zich te overtuigen, dat voor het spoedig bereiken van den linker Rhijnoever de weg van Tilburg over Eindhoven, Weert en Roermond op Gladbach loopen moet, of wel van Tilburg naar Helmond en Venlo getrokken moet worden, om daar Viersen te bereiken. Zoo doende zou 's Hertogenbosch uitgesloten worden, wat welligt wegens de belangrijkheid dier stad, niet slechts als hoofdplaats der provincie maar ook als handelsplaats, niet raadzaam zou zijn. Maar ware dit het eenig bezwaar, waarom dan niet aan de concessionarissen de verpligting opgelegd om reeds dadelijk door een zijtak 's Bosch met Tilburg te verbinden; of wel het denkbeeld gevolgd in een lezenswaardig vlugschrift: *„Een kort woord over de rigting van den Zuiderspoorweg door een toeschouwer"* voorgestaan, en van het dorp Haren een zijtak op 's Bosch aangelegd? Die zijtak zou hoofdtak worden, als het later tot het tot stand brengen van den weg van Utrecht naar 's Hertogenbosch kwam. Te eer durft men ook dit laatste denkbeeld ter overweging aanbevelen, omdat de schrijver, die het op den voorgrond plaatst, omtrent het thans behandeld onderwerp onderscheidene wenken geeft en vergelijkingen van afstanden mededeelt, die de aandacht allezins verdienen. Zal een spoorweg, vooral ook voor internationaal verkeer bestemd, aan het doel beantwoorden, dan is het volgen van de kortst mogelijke lijn niet alleen verkieslijk uit hoofde van den beslissenden invloed dien dit op de kosten van aanleg en exploitatie en dus op den bloei der onderneming uitoefent; maar vooral ook met het oog op de vracht van koopmansgoederen. De vracht van zulke goederen kan op 3 à 6 cents per ton en per mijl worden geschat. En nu ga men eens na, hoe zeer alle mededinging wordt verzwaard en bemoeijelijkt, als omwegen van een aantal mijlen worden gemaakt!

„Met de hoofdstrekking van deze bedenkingen vereenigden zich verscheidene leden, anders gunstig voor de verleende concessie gestemd. Zij drongen er op aan, dat nog, zoo mogelijk in den aangeduiden zin de concessie gewijzigd wierd. Daarbij werd het gevoelen geopperd om niet, gelijk thans in de concessie gelezen wordt, den weg te laten loopen naar Venlo *en* Roermond, maar naar Venlo *of* Roermond. Van latere onderhandelingen kon het dan afhankelijk worden gemaakt, om de brug over de Maas *of* te Venlo *of* te Roermond, te bouwen. Degenen, die 's Hertogenbosch onmiddellijk in het spoorwegplan wilden hebben opgenomen, voerden echter aan, dat wanneer de hoofdlijn over die stad liep, zij haar uiteinde ontwijfelbaar te Venlo, als de meest nabijzijnde Maasstad, vinden moest. Daarvoor pleitten ook andere redenen. Te Venlo wordt reeds een aanzienlijke commissiehandel gedreven. Roermond daarentegen bezit niet dan eenige fabrieken. Van Venlo kon in betrekkelijk korten tijd Viersen worden bereikt. Er waren enkele leden, die, zoo slechts over Venlo de aansluiting aan het Pruissische spoorwegnet plaats vond, niet tegen de opoffering van den tak naar Maastricht zouden opzien; een tak, die toch als de hoofdlijn daar was, van zelf zou komen. Daarentegen toonden anderen zich zeer voor het denkbeeld gestemd om de lijn op Roermond te doen uitloopen, omdat daardoor een omweg van niet minder dan 23 mijlen den geheelen afstand van Venlo tot Roermond, vermeden wordt.

„Bij de overweging van dit deel der rigting werd door sommige leden ook op de belangrijkheid gewezen van enkele tusschenliggende plaatsen, die, zoo dit slechts eenigzins mogelijk ware, in de lijn begrepen moesten worden. Inzonderheid werd Eindhoven genoemd, hetgeen werkelijk bij het trekken der lijn op Roermond een doorgangspunt zijn zou. Men wees daarbij op de volkrijkheid dier plaats en van de omliggende gemeenten; op de talrijkheid harer fabrieken en op de wenschelijkheid om de in het oog vallende ontwikkeling van het westelijk en zuidelijk deel der zoogenaamde Meijerij door het nieuwe middel van gemeenschap nog meer te bevorderen. Een der leden leverde over dit plaatselijk belang een stuk in, 'twelk sedert gedrukt en ter algemeene kennis gekomen is.

„Ook werd door een deel der leden, eenigermate in strijd met voorafgaande beschouwingen, het gevoelen voorgestaan, dat bij den aanleg van groote spoorweglijnen tot zekere hoogte de plaatselijke belangen met het belang der internationale verbinding moesten worden vereenigd. Daarbij werd beweerd, dat men zich van de gunstige gevolgen der verbinding met het buitenland door middel van spoorwegen geene al te overdreven voorstellen maken moest. De ondervinding leert elders, dat de spoorwegondernemingen voor verre het grootste deel door het binnenlandsch verkeer worden gevoed. Men beriep zich op de belangrijke bijzonderheden, te dezer zake in de Memorie van Beantwoording op het verslag wegens den Noorderspoorweg, bladz. 3 en 4, medege-

deeld. Daartegen werd evenwel opgemerkt, dat de Memorie van Toelichting tot het tegenwoordig wets-ontwerp de vooruitgezette stelling in hare algemeenheid logenstraft. Zij vermeldt met zooveel woorden dat het goederenvervoer over den weg van Breda naar Antwerpen in de bedrijvigheid op die lijn eene zeer aanzienlijke plaats bekleedt; zoo zelfs dat $\frac{5}{11}$ en dus nagenoeg de helft van de opbrengst uit dat vervoer voortvloeit.

Ofschoon men met genoegen heeft gezien, dat de Zeeuwsche Spoorweglijn, tot welker aanleg nu reeds zestien jaren pogingen worden gedaan, in het plan is opgenomen, werd het door velen ernstig betwijfeld, of wel te regt in de Memorie van Toelichting gezegd kan worden, dat „*aan de billijke wenschen der Provincie Zeeland zal worden voldaan.*” Al wat deze spoorwegtak betrof vertoonde zich nog steeds niet anders dan in een ver en onzeker verschiet. Men stelde zich voor, op dit punt terug te komen, doch moest al dadelijk aanmerken, dat de rigting, aan dien tak te geven, zoo weinig wordt toegelicht en verdedigd. Dit scheen te meer noodzakelijk, omdat sommige leden twijfel bleven koesteren, of Vlissingen wel het gepaste uitgangspunt voor den Zeeuwschen weg ware en of men niet dien tak hetzij van Brouwershaven, hetzij van Stavenisse moest laten uitgaan. Tegen dit denkbeeld kwamen echter verscheidene leden met nadruk op. Eene van Brouwershaven of van Stavenisse uitgaande lijn zou, zeiden zij, in geenen deele de behoeften van Zeeland bevredigen. Zij zou die provincie, althans een zeer aanmerkelijk deel daarvan, in haren tegenwoordigen, afgezonderden toestand laten wegkwijnen. Alleen de handel van Rotterdam zou uit het bestaan van zulk een weg voordeel trekken, daar de genoemde punten voorhavens van die stad zouden worden. Zelfs was het de vraag, of Stavenisse uit dat oogpunt wel in aanmerking verdient te komen. Het is eene kleine plaats, voor groote zeeschepen niet of slechts zeldzaam toegankelijk, zonder haven of reede, en van alle hulpmiddelen verstoken, waaraan op een gewigtig punt van handelgemeenschap behoefte is. Niet eens bezit Stavenisse het voordeel van bij ijsgang altijd bereikbaar te zijn of dan eene veilige ligplaats op te leveren. Geheel anders was het met Vlissingen, waar thans somtijds 80 zeeschepen te gelijk op de reede liggen, die geheel het jaar door open en toegankelijk blijft. Vlissingen zou, volgens deze leden, zoo slechts een spoorweg van daar gelegenheid tot gemeenschap naar buiten gaf, ongetwijfeld voor den tijd in den algemeenen handel met Antwerpen kunnen mededingen. Men merkte op nieuw daartegen aan, dat zulk eene mededinging dan toch niet bestaan heeft toen ook Antwerpen nog van het voordeel eener spoorwegverbinding verstoken was. Ook waren er leden, aan wie het niet zoo duidelijk voorkwam, dat het vaarwater bij Stavenisse minder goed is dan bij Vlissingen. Zij verlangden omtrent dit punt nader door de Regering te worden ingelicht.”

Bij besluit van 30 Julij 1859, heeft Z. M. goedgevonden, aan de nagemelde kommissiën uit de Staten van Limburg magtiging te verleenen, om hare werkzaamheden na de sluiting van de zomervergadering der Staten voort te zetten, als: 1º. aan eene kommissie belast met het onderzoek der gevolgen van de wet op het armbestuur; 2º aan eene kommissie belast met de herziening van het Reglement van Orde voor de Statenvergadering.

Heden is de heer Bronkhorst, adjudant van Z. K. H. den prins van Oranje en een gedeelte van HD. hofhouding, naar het kamp van Zeist vertrokken, om alles in gereedheid te brengen voor de ontvangst van Z. K. H. die Donderdag derwaarts zal vertrekken.

Te beginnen met de eerstvertrekkende landmail, wordt de gelegenheid tot verzending van brieven naar Nederlandsch Indië langs den weg van Triëst wederom opengesteld. De expeditiedagen, berekend op de verzending uit Amsterdam en Rotterdam, worden vooreerst bepaald op den 6n en 22n van elke maand met den laatsten spoortrein op Emmerik.

Staat der Nederlandsche bank op 30 Julij 1859: Omloopende bankbiljetten f 97,487,330; saldo's van rekeningen-kourant f 29,670,500.34½; munt en muntmateriaal f 105,543,795.88½.

De Thermometer teekende heden als volgt:

's morgens	9 ure	72	graden Fhr.
"	11 "	75	" "
's namidd.	1 "	77½	" "
"	3 "	77	" "

Z. M. heeft benoemd: tot prezident der arr.-regtbank te Goes, mr. J. J. van Deinse.

De prijzen van het Vee, besteed ter markt van gisteren, waren als volgt: Runderen, wegende 650 ℔, 1ste kwal. f 230, 2de kwal. f 200, 3de kwal. f 190; idem wegende 600 ℔, 1ste kwal. f 200, 2de kwal. f 180, 3de kwal. f 170; idem wegende 550 ℔, 1ste kwal. f 180, 2de kwal. f 170, 3de kwal. f 160. Melk- en Kalfkoeijen f 150, f 170, f 200. Schapen f 24, f 22, f 20. Varkens 40, 38, 36 ct. het Ned. ℔.

's GRAVENHAGE, 1 Aug. Naar men verneemt is de statie-ekwipaadje voor een Oostersch vorst, die thans in een der zalen van de teeken-akademie ter bezigtiging is gesteld, door ongeveer 3000 personen bezocht en blijft de belangstelling in dit kunstwerk steeds voortduren.

UTRECHT, 31 Julij. Gisteren beleefde de emeritus hoogleeraar Dr. F. B. Suerman, de vijftigste verjaardag van zijn doktoraat in de Geneeskunde. Reeds vroegtijdig ontving hij door den heer burgemeester dezer stad de kommandeursorde van de Eikenkroon, hem bij deze gelegenheid door Z. M. den Koning geschonken.

De telegraaf van heden meldt het volgende:

TURIJN, 2 Aug. Het korps van prins Napoleon blijft vooreerst nog in Lombardije, zoo noodig tot herstel der rust. Of de Fransche troepen ook nog de hertogdommen zullen bezet houden, wordt betwijfeld.

BUITENLANDSCHE BERIGTEN.

FRANKRIJK.

PARIJS, 1 Aug. Wat op het oogenblik de gemoederen in 't algemeen het meest bezig houdt, zijn de feesten, die op den 15n aanst. in deze hoofdstad zullen gegeven worden. En wat de politiek betreft, men heeft uit Florence brieven ontvangen, waaruit blijkt, dat het berigt des afstands van den groothertog niet de minste verandering in de gevoelens der Toskanen ten aanzien van de Lotharingsche dynastie heeft veroorzaakt. Al de verklaringen in de petitiën vervat, aan het voorloopig goevernement, en in de adressen, aan de stedelijke besturen — de laatste nog door het voormalig bestuur aangesteld — strekken alle tot het vervallen verklaren van den groothertog en zijne familie, alsmede tot de vereeniging van Toskane met een koningrijk van Opper-Italië. Zijn deze berigten juist, dan stemmen zij zekerlijk niet overeen met de meening van velen, volgens welke de bevolkingen van Midden-Italië, wanneer zij zich door Piëmont verlaten en door Frankrijk niet ondersteund zien, zonder veel tegenstand haar vorige regeringen, met min of meer liberale hervormingen, zouden zien terugkeeren.

In afwachting dat te dien aanzien de bedoelingen der vervallen vorsten volkomen bekend zijn, hebben de Toskanen het besluit genomen aan een nationale vergadering de zorg op te dragen om over hun lot te beslissen. Het zou mogelijk zijn dat de hertog van Modena, die geene nakomelingen heeft en afstand doende slechts aan een bijna tachtigjarigen oom de kroon zou kunnen overdragen, van een gezag afstand deed, dat geen dynastiek karakter meer heeft.

— Nopens prins Jeromes toestand verneemt men, dat die een gunstigen keer neemt. Zijne ongesteldheid is veroorzaakt geworden door het drinken van een glas water na den maaltijd, 'tgeen de spijsvertering ernstig belemmerde.

— De *Moniteur* behelst de volgende benoemingen: tot Aartsbisschop van Bourges de heer Mengeaud; tot Aartsbisschop van Toulouse de heer Desprez; tot Bisschop van Nancy de heer Obré, vikaris-generaal van Beauvais; tot Bisschop van Limoges de heer Fruchaud, vikaris-generaal van Angoulême; tot Bisschop van Aire de heer Epuvent, van St. Brieux.

— Uit Turijn is een dépêche ontvangen, luidende: De Koning heeft graaf de Reiset ten gehoore ontvangen. Z. M. zal weldra naar Parma en Florence vertrekken. De Koning heeft een besluit geteekend, waarbij de wet op de drukpers ook tot Lombardije wordt uitgestrekt. Het vertrek van Z. M. naar Milaan is op Zondag vastgesteld; hij zal er veertien dagen vertoeven en door de ministers vergezeld worden. De municipaliteit van Turijn maakt toebereidselen tot feesten op den 15n dezer.

— Ofschoon men zich in Piëmont beijvert, Europa diets te maken, dat gansch Italië zich volgaarne onder zijne heerschappij zoude vereenigen, doet zich in een gedeelte van dat land zelf een verschijnsel van gansch tegenovergestelden aard op. Met veel verontwaardiging spreekt de *Indipendente* van Turijn, Cavours orgaan, over den wensch der bevolking van Savoye, om van Sardinië gescheiden en bij Frankrijk ingelijfd te worden. Reeds is eene petitie in dien geest opgesteld en van verschillende handteekeningen voorzien. Het kabinet van Turijn, ernstig verontrust over die kiem, welke voor grooten wasdom vatbaar is, slaat de beweging nauwkeurig gade en zal alles ter onderdrukking aanwenden. Ook heeft de meerderheid der afgevaardigden van Savoye een dokument uitgevaardigd, waarin maar al te zeer uitkomt, welke gegronde redenen kunnen aangevoerd worden, om op eene afscheiding aan te dringen. Welke gevolgen dit hoogst merkwaardig verschijnsel ook hebbe, geeft het reeds hierom stof tot ernstig nadenken, wijl uit eigen vrije beweging der eenvoudige Savoyaarden, ten nadeele van Piëmont, datgene geschiedt, wat de regering van dat land, door tallooze kuiperijen en schendingen van het volkenregt, tot voldoening harer eerzucht, bij hare naburen tracht te bewerken. Wanneer de revolutionnairen der hertogdommen zich voor Piëmont verklaren, wordt niemand het regt toegekend, daartegen de stem te verheffen. Zoodra echter de onderdanen van Sardinië zich onder eene andere regering plaatsen willen, schijnt men in Turijn te mogen eischen, dat ieder zulks als eene zwarte misdaad beschouwe. Daarin voorzeker zit het voordeel der logika van het liberalisme!

— De *Gazzetta Piemontese* bevat een dekreet, betrekkelijk de oprigting van een monument te Solferino op kosten van den staat, ter herinnering aan de overwinningen der verbonden legers en als een blijvend gedenkteeken der dankbaarheid van Italië jegens het Fransche leger, onder opperbevel van Keizer Napoleon III, die bij den beroemden veldslag van 24 Junij zoo heldhaftig zijn leven in gevaar heeft gesteld voor de Italiaansche onafhankelijkheid.

— De proklamatie van Mazzini stelt de zamensmelting van alle Italiaansche partijen in de zijne voor. Hij noemt allen, die den Keizer der Franschen geloofd hebben, bedrogenen en hitst hen op tot haat tegen dien vorst en tegen den Paus in het bijzonder, wiens herstelling in 1849, door de Fransche wapenen, hij eene schande voor Italië noemt.

Mazzini tracht vooral de noodzakelijkheid eener afscheiding van Rome en Napels, als den grondslag der algemeene bevrijding, te doen uitkomen. Hij zegt, dat het Pausdom dood is, en er niets meer te doen valt dan het lijk weg te schoppen. — Het is onbegrijpelijk dat een dergelijk stuk in Turijn mogt worden uitgegeven, en men kan zulks alleen verklaren door aan de zamensmelting van alle revolutionnaire partijen te gelooven, met het doel, den Paus omver te werpen. Dat zelfs de Sardinische ministers tot zoo iets genegen zijn, kan men opmaken uit het bevel om alle vrijwilligers gewapend naar hun land terug te zenden, terwijl hun zes maanden soldij verzekerd wordt. Garribaldi is daardoor in staat gesteld zijne benden te verzamelen, wanneer men het noodig zal achten.

Graaf Cavour moet vóór zijn vertrek van Turijn gezegd hebben, dat hij de laatste niet zou zijn, wien de vrede van Villafranca onaangenaam was. De zaken nemen dus eene zeer slechte wending, want dezen keer is de Keizer der Franschen, wiens vredewerk men vernietigen wil, er in begrepen.

ENGELAND.

LONDEN, 1 Augustus. De grootvorstin Marie van Rusland is hier aangekomen, terwijl de grootvorst Konstantijn van Rusland te Kopenhagen is om zich van daar naar Engeland te begeven; een bewijs dat Engelands en Ruslands betrekkingen op dit oogenblik niets te wenschen overlaten.

— Als men, de verklaringen van sir Charles Napier en die van den *Morning-Advertiser* uitgezonderd, den indruk gadeslaat door de ontwapening van Frankrijk te weeggebragt, dan schijnt die ontwapening algemeen als een waarborg voor het behoud des vredes aangezien te worden. Nu heeft Engeland evenwel een stap voorwaarts te doen ten aanzien der verdedigingsmiddelen van het land, daar het in een lang tijdsverloop slechts zijn aandacht had gevestigd op den industriëlen en handels-vooruitgang zonder aan verdedigingsmiddelen te denken. Het wil die nalatigheid, herstellen, en de *Times* zeide gisteren, dat de vredes- en vriendschapsverzekeringen, welke het goevernement ontvangen heeft, het zullen veroorloven de verdedigingsmiddelen eeniglijk uit een strategiesch, en wetenschappelijk (!) oogpunt voort te zetten.

— De *Times* behelst in zijne 2de editie eene dépêche uit Bombay van den 5den, luidende als volgt: De ontevredenheid onder de Europesche troepen is toegenomen. Te Berhampore zijn zij in opstand, zij hebben zich in hunne kazernen verschanst en hunne eigene officieren gekozen. De karabiniers van Madras hebben het voorbeeld van de troepen van Bengalen gevolgd. Er is een algemeen bevel uitgevaardigd, houdende, dat officieren vroeger in dienst der O. I. Kompanjie, de dienst mogen verlaten. In centraal-Indië is het rustig. De veldtogt te Nepaul is geëindigd.

BERLIJN, 1 Aug. De *Preuss. Zeit.* behelst een zeer kernachtige en duidelijke verklaring, ten doel hebbende te logenstraffen, dat op geenerlei wijze, hetzij uit eigen beweging, hetzij door goedkeuring of bewilliging, Pruissen eenig deel heeft gehad aan andere bemiddelingsvoorstellen dan aan die, waarvan melding wordt gemaakt in zijne dépêche van 24 Junij laatstleden aan zijne vertegenwoordigers bij de hoven te Londen en te St Petersburg. Het blad, ter ondersteuning zijner verklaring, wijst op de in gelijken zin gestelde dépêche van de Engelsche en Russische goevernementen en trekt daaruit het besluit, dat in Pruissens gedrag bijgevolg niets is, dat de tegen dat rijk gerigte beschuldiging kan regt-

vaardigen van aan een werk te hebben deel genomen, twelk aan Oostenrijk alle stoffelijke en zedelijke hulp van wege het hof te Berlijn zou hebben onthouden.

ITALIE.

ROME, 25 Julij. De heer de Menneval, die het schrijven van den Keizer der Franschen aan den H. Vader heeft overgebragt, is met het antwoord vertrokken.

Pius IX dankt Napoleon voor de belangstelling, die hij voortdurend aan den H. Stoel en den persoon des Pausen bewijst. De aanbieding van het eere-voorzitterschap beschouwt Z. H. als een gevolg der kinderlijke gehechtheid des Keizers, en Z. H. zou die waardigheid niet weigeren, zonder de uitvoerigste inlichtingen over de verbindtenissen te hebben, welke er het gevolg van zouden zijn, alsook nopens de betrekkingen, welke tusschen haar en de verschillende Italiaansche vorsten zouden bestaan. Als die inlichtingen hem verleend zijn, zal hij kunnen onderzoeken, of het katholieke belang hem de aanvaarding veroorlooft. En in dat geval moet de vestiging van den Bond en het eere-voorzitterschap vooraf gegaan worden door den vrede van geheel Italië en de onderwerping zijner oproerige provinciën.

Het is dwaasheid te gelooven, dat de Paus eene nieuwe waardigheid op zich zal nemen, zonder in alle punten onderrigt te zijn, nopens alles wat daaraan verbonden is. En wat de administratieve hervormingen betreft, niemand is meer bereid dan Pius IX, om het welzijn der volkeren, door alle eerlijke middelen, te verhoogen.

— De drie bededagen, om God te danken voor den vrede, zijn gesloten met het *Te Deum*. Eene talrijke menigte heeft de kerken gevuld. De H. Vader begaf zich den 24n naar de baziliek van het Vatikaan, waar hij ontvangen werd door Kardinaal Mattei, Aartspriester, en het geheele kapittel. Z. H. heeft de plegtigheid bijgewoond te midden van eene onafzienbare schare geloovigen.

STADSNIEUWS.

239ste Staats-Loterij. (Prijzen van *f* 1000 en daarboven.) 3de Klasse, 2de Lijst: N°. 19302 *f* 1500, N°. 976, 14001 en 18935 ieder *f* 1000.

BURGERLIJKE STAND.

AMSTERDAM, 2 Augustus.

BEVALLEN. (28 Julij): W. M. Kotte, geb. Oostmeijer, D. — (29 Julij): A. M. G. Lohmeijer, geb. Kruissen, Z. - C. B. Rademaker, geb. Lasance, D.

OVERLEDEN (28 Julij): P. H. F. Lorié, 16 j.

NIEUWSTIJDINGEN, BETREFFENDE INTRESTBETALINGEN, UITLOTINGEN, GELDLEENINGEN, ENZ.

PRIJZEN VAN COUPONS EN LOSBARE OBLIGATIEN.

Metalliek . .	*f* 24,45	à 40	Pruissische . *f*	34⅞	à	—
Napelsche . .	» —,—	» —	Spaansche . . »	2,38	»	—
Div. in £ . .	» 11,52½	» —	Hamb. Russ. »	33½	»	—
Eng. Russen	» 11,52½	» —	Russ. in Z. R. »	33 7/16	»	—
Fransche . .	» 55	» —	Polen » » » »	—	»	—
Belgische . .	» 55¾	» —	» » Fl. »	—	»	

Buitenl. Spanje *f* 54⅞. Nation. Met. d°. 1 Julij 1859, *f* 30.45.

SPECIE-COURS.

GOUDEN SPECIEN.

Stukken à *f* 10 per Stuk	*f* 9,60 à 9,70
Oude Gerande Dukaten	» 5,50 » 5,60
Engelsche Souvereinen	» 11,60 » 11,70
Fransche Pistolen	» 9,55 » 9,65
Stukken van 20 Franks	» 9,25 » 9,35

Baren Goud en Specien à *f* 1442,60 per Ned. ℔ fijn 9 à 10 pc.

ZILVEREN SPECIEN.

Piasters . . . per Stuk	*f* 2,55 à 2,60
Stukken van 5 Franks	» 2,83 » 2,86
Brabandsche Kroonen	» 2,65 » 2,70
Fransche	*f* 2,70 *f* 2,75
Pruissische Daalders	» 1,75 » 1,78
Zilver 1000 à 980	» —,— » —,—
» 900 » 700	*f* 104,20 à 105,—

Wisselkoers.

2/m. Parijs	*f* 55 1/16	2/m. Livorno	*f* 38¼
Zigt »	» 55 9/16	» Napels	» 99
2/m. Bordeaux	» 54⅝	3/m. Petersburg	» 164
½ /m.	» 55⅛	6/w. Weenen	» 96
3/m. Madrid	» 234	» Augsburg	» 99
» Cadix	» 236	» Frankfort	» 99½
» Sevilië	» 233	2/m. Hamburg	» 35 3/16
» Bilbao	» 233	Zigt »	» 35 5/16
» Lissabon	» 39½	2/m. Londen	» 11.55
» Porto	» 39½	Zigt	» 11.62½
3/m. Genua	» 44¾	Rotterdam	⅛

BUITENLANDSCHE BEURZEN.

ANTWERPEN, 1 Aug. België 2½ pc. 55¾ g; 4½ pc. 97⅞ p; Metal. 62½ g; Nation. 66½; Spanje 1½ pc. 31¾; 3 pc. 41⅝ p.

PARIJS, 1 Aug. Rente kont. 4½ pc. —.—; op tijd 3 pc. 68.75; Credit mobilier 827.50; Fr. Oost. Spoorw. 566.25; Russ. Spoorw. Aktiën 500; Spanje 1½ pc. 32; 3 pc. 41½; Rom. Leening 86.—.

MADRID, 29 Julij. Spanje 3 pc. 42,50; 1½ pc. 32,35.

LONDEN, 1 Aug. Cons. 94⅝ a ¾; Braz. 5 pc. —; 3 pc. Mexiko 18⅝ a ⅞; 4½ pc. Peru —; 3 pc. id. —; 4½ pc. id. deff. bonds —; Grenada uitgest. 17 a ½; id. werkelijke 5⅛ a ⅜; 5 pc. Venez. 28 a ½; 2½ pc. id. 15 a ½; 3 per Port. 44½ a 45⅛; 3 pc. Spanje 44 a 44½; 1½ pc. id. 32⅛ a ⅜; Coupons 4¼ a ⅜; Amortiz. —; 4½ pc. Russen —; 5 pc. id. —; 2½ pc. Holland 66 a 66½; 4 pc. id. — a —; Illinois Shares 56 a 67; id. 7 pc. Oblig. 78 a 80; Sardinië —; Ecuador —.

WEENEN, 1 Aug. Met. 5 pct 74.80; Nat. 80.—; Bank-Aktiën 898. Noord-Bahn akt. —.—; Credit Anst. 215.—; O.-Fr. Spoorw. akt. 266.—; Lomb. Venetiaans. —.—, Nieuwe —.—; Wissel op Londen 3/m. 11.75; Goud 17½; Zilver —.

BERLIJN, 1 Aug. Metalliek 5 pc. 63½; Nationale 67⅛, Stiegl. 5de serie 99⅞; 6de id. 106¼; Rusland 5 pc. 105¾, Pruiss. Staats. 4½ pc. 88½; id. Nieuwe 5 pc 102⅝; Fr. Oost. Spoorw. 152½; Credit 91¾; Wissel op Londen 3/m. 6 th. 16⅞, Parijs —, Hamburg 142, Amst. 141⅛; Weenen —, Petersburg —, Diskonto —.

PRIJS-COURANT DER EFFEKTEN.

		1 AUG. 4½ u.			gebl.
Amsterdam, Thesaurie	5 pCt.	106	a		
Nederl. Bank	4 »		»		
Nederl., Werkel. Schuld à	2½ pCt.	63¾	»	63 15/16	63⅞
Dito Dito	3 »	76½	»		
Dito Dito	4 »	96 9/16	»	96 11/16	96⅝
Amortisatie-Syndikaat	3½ »	94⅞	»		
Aand. Handel-Maatsch.	»	129½	»	130	129½
Oost-Ind. Leening	4 »	95⅞	»		
Aand. Holl. Spoorweg			»		
Leening idem	4½ »		»		
Aand. Rijn-Spoorweg	4½ »	100	»		
Maatschappij van Weld.	4 »		»		
België, Cert. Adm. B. Bk	2½ »		»		
Dito *Rothschild*	2½ »	52⅛	»		
Frankrijk, Certifikaten	3 »		»		
Spanje, Obligatiën	1¾ »	31⅞	»	32	32
Dito	3 »	44	»		
Dito Binnenlandsche	3 »	41¼	»	41 5/16	41 5/16
Amortisable Schuld			»		
Bewijzen Coupon			»		
Crediet Instel. bij *Prost* & C°.			»		
Portugal, Obligatiën	3 »	44¼	»	44½	44 7/16
Dito 1856	3 »	43 7/16	»	43¾	43½
Uitgestelde			»		
Rusl., Obl. bij *Hope en C°.*	5 »	104¼	»	104⅜	
Dito bij idem 1828/1829	5 »	102⅜	»		
Cert. bij idem 1831/1833	5 »	88½	»		
Dito bij idem 1840	4 »	86¼	»	86¾	
Dito bij *Stieglitz*	4 »	86¼	»	86⅝	86½
Dito Nieuwe	4 »		»		
Dito 5de Serie	5 »	94⅞	»		
Dito 1855, 6de Serie	5 »	100⅝	»	100 13/16	100⅝
Dito Adm. te Hamburg	5 »		»		
Dito dito te Londen	5 »		»		
Dito dito dito	4½ »	97	»		
Inschrijv. in Assignatiën	6 »		»		
Certifikaten van dito	6 »	65¾	»		
Spoorweg Aktiën	5 »		»		
Polen, Aand. 1835, fl. 500		153½	»	154	
Obligatiën	4 pCt.	80¼	»	80⅜	
Pruissen, Oblig.	5 »	100¾	»	101	101
Aandeelen 1854	3½ »		»		
Oostenrijk, Obl. bij *Goll en C.*	5 »		»		
Dito dito	4 »		»		
Dito Metalliek	5 »	59 5/16	»	59⅝	59½
Dito Rente Amsterdam	5 »	77¼	»	77½	77 7/16
Dito Nationale 1854	5 »	63⅛	»	63 7/16	63 7/16
Dito dito	2½ »	31 11/16	»	31⅞	
Weener Bankaktiën	*f*	885	»	890	889
Dito Aand. fl. 250, 1839	»		»		
Dito dito » 250, 1854	4 pCt.	276	»		
Beijeren, Spoorweg Aandeelen			»		
Napels, Cert. bij *L. en B.*	5 »		»		
Dito bij *Rotschild*	5 »		»		
Denemarken, Obl. te Lond.	5 »		»		
Dito	3 »		»		
Braz. Geldl. 1824 v. £ 100	5 »		»		
Dito 1839 van £ 100	5 »		»		
Dito 1843 » » 100	5 »		»		
Dito 1852	4½ »		»		
Dito 1858	4½ »	91¼	»		
Sardinië	5 »		»		
Peru, Geldl. 1854	4½ »		»		
Dito te Parijs	»		»		
Ecuador, Oblig. 1855	1 »	15 1/16	»	15½	
Venezuela, dito 6 pCt. thans	3 »	27⅜	»	27¾	
Dito Uitgestelde	1 »	14 11/16	»	14¾	
Grenada, Obligatiën	3½ »	16⅛	»	16 3/16	
Dito Uitgestelde	»	5 1/16	»		
Mexiko, dito	3 »	17⅞	»	18	
Nrd-Amer. Ph. *Hope en C°.* Lr. A	»	95¾	»		
Dito dito	Lr. B »		»		
Dito bij *Rothschild*	6 pCt.		»		
Amerik. Bank-Aktiën			»		
Illinois Spoorw. Aandeelen			»		
Dito Oblig. Constr. Bons.	7 pCt.	81¾	»	82⅛	82⅛
Louisiana	5 »	100¾	»		
Grieken, Obl. Geldl. 1825	5 »	4 7/16	»		

Handel-Maatschappij kontant 129¾, dito Leening 1855 4 pCt. —; Russische Spoorweg vogefourneerde 220½, 21½; Hypotheek 4½ pCt. —; Fr.-Oost. Spoorw. Oblig. bij Hope 3 pCt. 125; Galv. 72; N. Port. 43¼, ⅜.

Oostenrijksche fondsen, na eene aanvankelijke neiging van vooruitgang, sluiten echter weder nagenoeg op de slotkoersen van Zaturdag, de handel was tamelijk levendig. In overige fondsen was weinig variatie.

Koers van het Geld: Beleening 3 pCt., Prolongatie 2½ pCt., Diskonto 3 pCt.

VOORLOOPIG BERIGT DER BEURS van 2 Augustus tot 3¼ ure.

Nederl. Werkel. Schuld à 2½ pc. 63⅞; Aand. Handel-Maatsch. 129⅜; Spanje, Binnenl. 3 pc. 41⅜; Rusl., Obl. bij Hope en C°. 5 pc. 104⅜; Cert. bij Stieglitz 1855, 6de serie 5 pc. 100¾; Oostenrijk. Met. 5 pc. 59½, dito Rente Amst. 5 pc. 78, dito Nationale 1854 5 pc. 63½, dito 2½ pc. 31 13/16.

HANDELSBERIGTEN.

GRAANMARKT.

AMSTERDAM, 1 Aug.

Tarwe en Rogge flaauw met weinig handel, verkocht van Tarwe: 128 ℔ n. b. Poolsche *f* 278.

Van Rogge: 115 ℔ Petersb. *f* 166.

Garst, Haver en Boekweit zonder handel.

Koolzaad: Op 9 vaten Olie dadelijk te leveren: 57 a 56½ &. *Raapolie* op 6/w. *f* 35¼; Vliegend *f* 34½; Bombay *f* 37½; in Mei ek. *f* 35¾; Sept. *f* 34¾; Okt. *f* 34½; Nov. *f* 34¾; Dec. *f* 35. *Lijnolie* op 6/w. *f* 33½; Vliegend *f* 32¼; in Sept. ek. *f* 32 a ¼; Okt., Nov. en Dec. *f* 32¼ a ½. *Hennepolie* op 6/w. *f* 37¼. Vliegend *f* 36. *Raapkoeken* de 1000 stuks *f* 63 a 67. *Lijnkoeken* de 100 st. *f* 9 a 11.

SCHIEDAM, 1 Aug. Rogge. Verkocht: 141/2 ℔ Revel *f* 175 kt., 177 6 w. — Moutwijn *f* 14.75; Jenever *f* 20,25; Amst. Proef *f* 21,50 per Ned. vat zonder fust, zonder de belasting. Spoeling *f* 0,70 per ketel.

SCHEEPSTIJDINGEN.

BINNENGEKOMEN:

TEXEL, 1 Aug. Scholtens, Loreley, Suriname.

HELVOET, 1 Aug. Blekkingh, Cornelia Aletta, Havre.

UITGEZEILD:

HELVOET, 1 Aug. Wierikx, Noach, Batavia.

BATAVIA, 5 Junij. Ballaseyns, Mathilde, Nederl.

PRIJZEN DER PERCEELEN,

Geveild op Maandag 1 Augustus, in het O. Z. Heeren-Logement.

1. Huis en Erve, Ridderstraat, N 279; *f* 1400, F. Reysenbach. — 2. Dito, Jonkerstraat, N 159; *f* 1275, *f* 50, M. E. Anneveld. — 3. Dito, Jonkerstraat, N 178 *f* 700, J. J. Beldoor. 4. Dito, als voren, N 96; *f* 700, A. Jong. — 5. Dito, Ridderstraat, N 222; *f* 375, *f* 1, H. Heije. — 6. Twee Huizen en Erven, St. Annedwarsstraat, in de Goudbergsteeg, T 400 en 401; *f* 612, *f* 10, A. Bout. — 7. Huis en Erve, Westermarkt, LL 343; *f* 5500, *f* 500, J. M. Dijkers. — 8. Twee dito's, Hasselaarsteeg, L 200 en 199; *f* 1400, *f* 14, P. D. Lusink. — 9. Huis en Erve, eerste Laurierdwarsstraat, FF 33; *f* 1900, *f* 175, J. F. Schutte. — 10. Twee Huizen, Achterhuizen en Erven, Tuinstraat, NN 421 à 424; *f* 3525, G. J. van Nes. — 11. Huis en Erve, St. Anthoniesbreestraat, Q 265; *f* 925, *f* 90, Opgehouden. — 12. Pakhuis en Erve, Singel, X 32; *f* 6000, *f* 9, J. Caminha. — 13. Een ledig Erf, Roeterseiland, W 245 à 247; *f* 1800, *f* 100, L. C. Schaade, Jr.

Advertentiën.

(1680) Heden overleed tot onze groote droefheid, na voorzien te zijn van de H. H. Sacramenten der stervenden, onze geachte Zuster en Behuwdzuster, Mejufvrouw A. M. C. VAN DEN AARDWEGH, in den ouderdom van 55 jaren.

LEYDEN, 30 Julij 1859. TH. W. J. VAN DEN AARDWEGH. Uit aller naam.

Algemeene kennisgeving.

(1678) In de **Negotiatie** ten behoeve der R. K. Kerk te *Schooten*, is **UITGELOOT** een Aandeel groot ***f* 500**, N° 32, waarvan de betaling, tegen inlevering van het stuk, met de onverschenen Coupons, geschieden zal den 1sten September 1859, bij den Pastoor te *Schooten*, bij wien ook de alsdan verschijnende Coupons zullen betaalbaar zijn.

(1679) J. DE SMIT, Directeur du Pensionnat à Boxmeer, demande vers la Mi-Septembre un **Secondant** de la Religion R. C., muni de bons certificats, à même d'enseigner les Branches requises à une telle Institution. Outre le Logement, la Nourriture, le Blanchissage etc., le salaire sera à proportion des capacités. Lettres affranchies.

(1682) Aan eene bijzondere School in Gelderland, wordt tegen het begin van September e. k. verlangd, een **R. K. Secondant**, bekwaam om les op de Piano te geven en het Fransch te helpen onderwijzen. Adres *franco* onder lett. D. aan den Heer M. VERMEULEN, Boekhandelaar te Arnhem.

(1678) Een braaf en eerlijk **Jong Mensch**, geschikt om, zoo wel Huisselijk Werk als Boodschappen voor een Kantoor te doen, is voor 't oogenblik zonder werk en wenschte gaarne geplaatst te worden. Hij is, wat zijn braafheid en eerlijkheid betreft van de beste getuigschriften voorzien en verzoekt belanghebbende zich onder de letters J. W. S. te wenden tot het Bureau van *de Tijd*, N. Z. Ch.

DE TENTOONSTELLING DER

GALA-EQUIPAGE,

VERVAARDIGD IN DE FABRIEK VAN

M. L. HERMANS & C°.,

te 's Gravenhage,

zal, uithoofde der veelvuldige belangstelling, nog tot en met Zondag den 7 Augustus 1859 geopend blijven. (1681)

Amsterdam, bij C. L. van Langenhuysen, Drukker en Uitgever.